# Bureau de la sécurité des transports du Canada

2014-2015

**Rapport ministériel sur le rendement**

Kathleen Fox
Présidente
Bureau de la sécurité des transports du Canada

Dominic LeBlanc
Leader du gouvernement à la Chambre des communes

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le président du Bureau de la sécurité des transports du Canada, 2015

Rapport ministériel sur le rendement (Bureau de la sécurité des transports du Canada)

N° au catalogue TU1-9/F-PDF
ISSN 2368-5212

Ce document est disponible sur le site Web du Bureau de la sécurité des transports du Canada au http://www.bst-tsb.gc.ca.

Ce document est disponible en formats de rechange sur demande.

Table des matières

Message de la présidente ..... 1

Section I : Vue d'ensemble des dépenses de l'organisation ..... 3

Profil organisationnel ..... 3

Contexte organisationnel ..... 3

Raison d'être ..... 3

Responsabilités ..... 4

Résultat stratégique et architecture d'alignement des programmes ..... 5

Priorités organisationnelles ..... 5

Analyse des risques ..... 8

Dépenses réelles ..... 12

Harmonisation des dépenses avec le cadre pangouvernemental ..... 14

Tendances relatives aux dépenses du Ministère ..... 15

Dépenses par crédit voté ..... 16

Section II : Analyse des programmes par résultat stratégique ..... 17

Résultat stratégique ..... 17

Programme 1.1 Enquêtes aéronautiques ..... 17

Programme 1.2 Enquêtes maritimes ..... 19

Programme 1.3 Enquêtes ferroviaires ..... 21

Programme 1.4 Enquêtes de pipeline ..... 24

Services internes ..... 25

Section III : Renseignements supplémentaires ..... 29

Faits saillants des états financiers ..... 29

Tableaux de renseignements supplémentaires ..... 31

Section IV : Coordonnées de l'organisation ..... 33

Annexe : Définitions ..... 34

Notes de fin de document ..... 37

# Message de la présidente

Au Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST), nous savons que l'ouverture et la transparence sont essentielles au maintien de la confiance du public. Voilà pourquoi nous rendons publics chacun de nos rapports d'enquête, ainsi que nos plans en tant qu'organisme. Le rapport ministériel sur le rendement tient lieu de fiche de rendement pour l'exercice 2014-2015. Il montre la façon dont nous utilisons nos ressources, et présente les résultats atteints et les progrès réalisés à l'égard des priorités du BST.

De façon générale, le BST poursuit son travail en vue de promouvoir la sécurité des transports d'un océan à l'autre, tout en visant l'amélioration continue. L'enquête de la tragédie du Lac-Mégantic a été complétée et le rapport final publié en un peu plus d'un an, et ont entrainé diverses mesures de sécurité par l'organisme de réglementation et l'industrie. Nous respectons de façon constante les délais pour achever les enquêtes dans notre programme des Enquêtes maritimes, mais nous ne respectons pas les délais visés dans nos trois autres programmes. Cependant, des efforts continus sont faits sur diverses initiatives d'améliorations continues.

En tant qu'organisme, nous devons également relever le défi qu'est la mise en œuvre des mesures de sécurité découlant de nos recommandations en suspens, mais, ici encore, nous avons obtenu des résultats mitigés. Par exemple, la lenteur avec laquelle les risques sont réduits est troublante au sein du programme des Enquêtes aéronautiques. Bien que le Bureau continue d'exercer des pressions auprès de l'industrie et de l'organisme de réglementation pour que des changements soient apportés, les résultats des enquêtes révèlent trop souvent que les causes et les facteurs contributifs sont les mêmes d'une année à l'autre. Heureusement, les autres programmes ont démontré des résultats beaucoup plus satisfaisants. En effet, la majorité des recommandations formulées par rapport aux modes de transport maritime et ferroviaire, ainsi que la totalité des recommandations formulées par rapport au transport par pipeline, ont reçu la cote « entièrement satisfaisante », qui constitue notre cote la plus élevée.

Entretemps, à l'échelle organisationnelle, le BST a réalisé des progrès intéressants dans plusieurs secteurs. Nous avons mis en œuvre de nouveaux outils pour gérer les courriels et les dossiers numériques, nous avons mis à jour certaines formations en matière d'enquête sur les accidents, et nous avons modernisé la base de données utilisée pour gérer les renseignements sur les événements aéronautiques. En outre, le nombre total d'activités réalisées dans le cadre de notre programme de sensibilisation est plus élevé que jamais. Il reste cependant beaucoup de travail à accomplir au chapitre de la gestion des renseignements au sein de l'organisme.

En 2015-2016, nous utiliserons la rétroaction que les employés ont formulée dans le Sondage auprès des fonctionnaires fédéraux de 2014, ainsi que la rétroaction découlant de notre sondage auprès des intervenants, afin de revoir les priorités du BST et d'apporter des modifications à la façon dont nos programmes sont exécutés. Nous pourrons ainsi nous assurer que le BST continue d'exécuter son mandat de façon efficace et efficiente.

En résumé, nous avons de nombreuses raisons d'être fiers, mais il y a encore matière à amélioration. Nous continuerons nos efforts afin d'améliorer notre efficience et notre efficacité pour que les Canadiens puissent continuer à compter sur un réseau de transport qui est le plus sécuritaire possible.

# Section I : Vue d'ensemble des dépenses de l'organisation

## Profil organisationnel

**Ministre :** Dominic LeBlanc

**Administratrice générale :** Kathleen Fox

**Portefeuille ministériel :** Conseil privé

**Année de création :** 1990

**Principale autorité législative :**
*Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports*[i], L.C. 1989, ch. 3

## Contexte organisationnel

### Raison d'être

Le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports est connu sous le nom de Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) dans ses activités quotidiennes. Le BST est un organisme indépendant qui a été créé en 1990 en vertu d'une loi du Parlement. Le BST fonctionne de manière indépendante des autres ministères et organismes du gouvernement afin d'éviter tout conflit d'intérêt réel ou perçu. L'unique objectif du BST consiste à promouvoir la sécurité du transport aérien, maritime, ferroviaire et par pipeline. Il s'acquitte de son mandat en procédant à des enquêtes indépendantes sur les événements de transport choisis afin de déterminer les causes et les facteurs contributifs des événements, ainsi que les lacunes en matière de sécurité mises en évidence par de tels événements. Le BST formule ensuite des recommandations visant à réduire ou à éliminer les lacunes sur le plan de la sécurité et rend compte publiquement de ses enquêtes.

Le Leader du gouvernement à la Chambre des communes est le ministre désigné aux fins du dépôt des rapports administratifs au Parlement, tels que le *Rapport sur les plans et les priorités* et le *Rapport ministériel sur le rendement*. Le BST fait partie du portefeuille de ministères et d'agences du Conseil privé.

## Responsabilités

Le BST est un organisme d'enquête indépendant dont le seul but est de promouvoir la sécurité des transports. Depuis sa mise sur pied en 1990, le BST a mené des milliers d'enquêtes touchant les divers modes de transport dont il est responsable.

Le BST est l'un des nombreux organismes canadiens et étrangers qui s'efforcent d'améliorer la sécurité des transports au Canada et ailleurs dans le monde. Étant donné que le BST n'a aucun pouvoir officiel lui permettant d'établir des règlements, d'imposer des mesures ou de les faire respecter, il ne peut pas atteindre son résultat stratégique sans la collaboration des autres organismes. Bien que le BST fonctionne de manière indépendante des autres ministères fédéraux du secteur des transports, le Bureau doit présenter des constatations et formuler des recommandations de façon à inciter les autres organismes à agir. Sa réussite passe par un dialogue continu, une communication de l'information et une coordination stratégique avec d'autres organismes, notamment Transports Canada, l'Office national de l'énergie et la Garde côtière canadienne. Le BST doit aussi encourager l'industrie et les organismes de réglementation étrangers de participer à ce même genre d'activités. Par différents moyens, il doit présenter des arguments probants qui convaincront les « agents de changement » de prendre les mesures nécessaires en vue de combler les lacunes relevées sur le plan de la sécurité.

Comme il est un des chefs de file mondiaux dans son domaine, le BST fait part régulièrement de ses techniques, de ses méthodes et de ses outils d'enquête à d'autres organismes étrangers en les invitant à participer à des programmes de formation internes dans les domaines de la méthodologie d'enquête ainsi que des facteurs humains et organisationnels. En vertu d'accords internationaux, le BST prête également main-forte aux enquêtes de bureaux de la sécurité étrangers, comme pour le décodage et l'analyse des données des enregistreurs de bord ou la supervision du démontage des moteurs. Le BST partage également des données et des rapports avec des organismes partenaires, en plus de participer à des groupes de travail et des études sur le plan international visant à promouvoir la sécurité des transports.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur le processus de déroulement des enquêtes du BST ou sur les liens entre le BST et les autres organisations fédérales, consultez son site Web[ii].

## Résultat stratégique et architecture d'alignement des programmes

La structure ci-dessous illustre le cadre des activités de programme du BST dont la mise en œuvre contribue à l'atteinte du résultat stratégique

1. **Résultat stratégique :** Les risques associés à la sécurité du réseau des transports sont réduits.
   - **1.1 Programme :** Enquêtes aéronautiques
   - **1.2 Programme :** Enquêtes maritimes
   - **1.3 Programme :** Enquêtes ferroviaires
   - **1.4 Programme :** Enquêtes de pipeline

   **Services internes**

Au cours de l'année 2014-2015, le BST a examiné son cadre de mesure du rendement. Le libellé du résultat stratégique du BST ainsi que les titres et les descriptions de ses programmes ont été mis à jour en conséquence pour la période de production de rapports de 2015-2016.

## Priorités organisationnelles

Le Plan stratégique du BST[iii] met en évidence les quatre objectifs stratégiques et priorités connexes déterminés par la haute gestion pour 2011–2012 à 2015–2016, et ce, dans le but d'atteindre son résultat stratégique. Ce plan fournit le cadre de l'examen des activités clés et la prise de décision en matière d'investissement du BST pour l'exercice en cours.

Le tableau suivant présente le progrès réalisé par rapport aux priorités identifiées dans notre rapport sur les plans et priorités de 2014-2015.

| Priorité | Type[1] | Programmes |
|---|---|---|
| Répondre – État de préparation organisationnelle renforcé | Permanente | ▸ Enquêtes aéronautiques<br>▸ Enquêtes maritimes<br>▸ Enquêtes ferroviaires<br>▸ Enquêtes de pipeline |
| **Sommaire des progrès** | | |
| En 2014-2015, le BST a continué de concentrer ses efforts sur la gestion stratégique des ressources humaines en investissant dans la formation et le perfectionnement de ses employés.<br><br>▸ Le programme de formation des enquêteurs a été mis à jour afin d'y inclure un nouveau cours sur la gestion du stress causé par un incident critique. La plupart des employés ont reçu cette formation au cours de l'exercice.<br>▸ Le BST a continué d'examiner le matériel de formation traditionnelle en salle de classe pour le convertir en des modules d'apprentissage en ligne et d'autres produits d'apprentissage afin d'avoir une approche mixte et plus efficace. Les cours ont été donnés au moyen d'un apprentissage en ligne (le BST et sa loi habilitante, la Sensibilisation aux matières biodangereuses et le Transport des marchandises dangereuses) ainsi qu'en salle de classe (les Enquêtes sur les facteurs humains et organisationnels, la Méthodologie intégrée d'enquête | | |

[1] Le « type » sur les pp. 5,6 et 7 est défini de la façon suivante : permanente – engagement pris au moins trois exercices avant l'année visée par le Rapport sur les plans et les priorités.

sur la sécurité, l'Analyse des défaillances, les Techniques d'entrevue, la Gestion du stress causé par un incident critique et les Premiers soins en milieu sauvage).
- Une formation en animation a été donnée aux présentateurs de cours afin d'améliorer la qualité de la formation.
- Une évaluation des besoins a été réalisée par des groupes de discussion afin de définir le contenu d'un nouveau cours sur la rédaction de rapports.
- Des modifications ont été apportées afin de mettre au point le cours sur la Méthodologie intégrée d'enquête sur la sécurité.

Les travaux sur la modernisation du manuel des enquêtes et de divers documents d'orientation et outils de travail ont été poursuivis. De nouvelles directives et une formation révisée sur les procédures relatives aux entrevues d'enquête, la documentation des activités d'enquête, l'évaluation des réponses aux recommandations sur la sécurité et la gestion des produits multimédias en sont à diverses étapes d'élaboration.

| Priorité | Type | Programmes |
|---|---|---|
| Gérer – Gestion améliorée de l'information et des données | Permanente | ▸ Enquêtes aéronautiques<br>▸ Enquêtes maritimes<br>▸ Enquêtes ferroviaires<br>▸ Enquêtes de pipeline |

**Sommaire des progrès**

Des progrès ont été réalisés à l'égard des projets prévus pour améliorer la gestion de l'information.
- Une nouvelle politique du BST sur la gestion de l'information et des documents d'orientation détaillés sur l'identification et le classement des ressources documentaires à valeur opérationnelle pour les enquêtes ont été publiés. Il reste encore du travail à faire pour mettre à jour et mettre au point le processus d'identification officielle des documents ayant une valeur opérationnelle pour tous les dossiers du BST.
- Le BST s'efforce dans la mesure du possible d'adopter une approche entièrement numérique à la gestion de l'information. Les responsables de la salle des dossiers ont cessé d'accepter les dossiers d'enquête sur support papier. Les dossiers sont maintenant conservés dans un dépôt ministériel de manière numérique.
- Une application de transfert des fichiers sécurisés a été mise en œuvre afin de pouvoir transmettre des documents protégés par courriel au lieu d'acheminer des documents papier.
- Comme prévu, le BST a achevé la modernisation de la base de données utilisée pour gérer l'information sur les événements liés au transport aérien.
- En 2014-2015, on a entrepris l'élaboration d'un outil de suivi des communications sur la sécurité du transport multimodal visant à assurer le suivi et la surveillance des questions de sécurité, mais l'élaboration et la mise en œuvre de l'outil ont été reportées en 2015-2016 en raison de difficultés rencontrées au chapitre de la mise au point d'exigences claires à l'intention des utilisateurs, qui conviennent des quatre programmes.
- En 2014-2015, le BST a élargi l'accès du public aux données sur les événements en augmentant le nombre de ses statistiques mensuelles et annuelles dans les fichiers de données contenant des champs sélectionnés provenant des bases de données ferroviaires et de pipeline. Ces ensembles de données ont été affichés sur le site Web du BST et sont accessibles à partir du Portail du gouvernement ouvert. Les ensembles de données maritimes et aéronautiques seront accessibles en ligne en 2015-2016.

| Priorité | Type | Programmes |
|---|---|---|
| Communiquer – Meilleure connaissance du BST | Permanente | ▸ Enquêtes aéronautiques<br>▸ Enquêtes maritimes<br>▸ Enquêtes ferroviaires<br>▸ Enquêtes de pipeline |

| Sommaire des progrès |
| --- |
| La Direction de communications du BST continue de tirer parti des médias traditionnels et des médias sociaux et de mettre à profit son site Web afin de mieux faire connaître ses produits et ses services. Le lancement réussi dans les médias sociaux il y a quelques années a d'ailleurs contribué à rehausser le profil de l'organisme.<br><br>Au cours d'une enquête, une série de produits et d'outils sont utilisés pour communiquer les messages du BST, notamment les avis de déploiement, les communiqués de presse, les pages Web sur des enquêtes en cours ainsi que des vidéos et des photos. Les importantes publications de rapports comprennent entre autres une conférence de presse organisée afin de communiquer efficacement les constatations et les recommandations du BST à un vaste public. Dans l'ensemble, le BST a été mentionné plus de 6 700 fois à la radio, à la télévision, sur le Web et dans la presse écrite au cours de la dernière année. Environ 435 500 pages du site Web du BST ont été consultées.<br><br>La consultation prévue auprès des intervenants a été reportée à 2015-2016. Les résultats de cette consultation permettront de faire le point sur les produits actuels et de déterminer les changements qui devront possiblement être apportés pour s'assurer que les messages du BST sont transmis aux publics cibles de manière efficace et efficiente. |

| Priorité | Type | Programmes |
| --- | --- | --- |
| Promouvoir – Augmentation de l'efficacité des produits et services du BST | Permanente | ▸ Enquêtes aéronautiques<br>▸ Enquêtes maritimes<br>▸ Enquêtes ferroviaires<br>▸ Enquêtes de pipeline |
| **Sommaire des progrès** | | |
| En vue d'atteindre les objectifs de la troisième année de son cadre stratégique de communication, le BST a continué de faire pression pour que des mesures soient prises en temps opportun afin de donner suite à ses recommandations relatives à la sécurité au moyen d'activités de sensibilisation et de la diffusion de la Liste de surveillance de 2014.<br><br>La stratégie de sensibilisation annuelle a été évaluée et mise à jour au cours de l'année. L'objectif principal des activités de sensibilisation du BST est d'inciter des changements. Cet objectif appuie le mandat du BST en encourageant la diffusion de messages sur la sécurité ainsi que la prise de mesures et une coopération de la part de l'organisme de réglementation et de l'industrie afin de promouvoir la sécurité des transports, plus précisément de donner suite aux recommandations en suspens. Au cours de la dernière année, le pourcentage de recommandations « entièrement satisfaisantes » est passé de 74 % à 76 %. Cette augmentation démontre les progrès accomplis en vue d'atteindre l'objectif du BST, c'est-à-dire que 80 % des recommandations soient évaluées comme étant « entièrement satisfaisantes » d'ici mars 2017.<br><br>En 2014-2015, les employés du BST ont participé à 106 activités de sensibilisation. Les membres du Bureau et la haute direction ont pris part à 58 autres activités, ce qui représente un total de 164 activités. Il s'agit d'une augmentation de 60 % par rapport à l'année précédente.<br><br>En novembre 2014, le BST a publié sa version la plus récente de la Liste de surveillance, laquelle fait mention des principaux enjeux représentant le plus grand risque pour le réseau de transport du Canada. Ces enjeux – huit au total – liés aux secteurs maritime, ferroviaire et aérien touchent les Canadiens d'un océan à l'autre et sont étayés de centaines d'enquêtes sur les accidents, de milliers d'heures de recherche et de douzaines de recommandations du BST. Dans le cadre de la présentation de la nouvelle Liste de surveillance, une conférence de presse a été organisée et une vidéo a été présentée. D'autres vidéos et communications, comme la publication de gazouillis, ont renforcé le message du BST. La Liste de surveillance a en outre été le sujet de nombreuses occasions de sensibilisation. | | |

Le BST a continué de communiquer régulièrement par l'entremise des médias traditionnels et sociaux et son site Web afin de rejoindre les organismes de réglementation et les représentants d'industrie de transport les mieux placés pour apporter des changements.

## Analyse des risques

Les activités du BST s'inscrivent dans le cadre du très vaste et très complexe réseau de transport du Canada et de l'étranger. Voici les risques stratégiques relevés pour 2014-2015. Chaque risque représente une menace potentielle à la réalisation des objectifs stratégiques du ministère.

### Principaux risques

#### Protection, conservation et récupération de l'information

| Risque | Stratégie d'atténuation des risques | Lien à l'architecture d'alignement des programmes |
|---|---|---|
| Les lacunes dans la protection, la conservation et la récupération de l'information peuvent avoir des conséquences négatives sur la capacité du BST à remplir son mandat de manière efficace et en temps opportun. | Le BST va augmenter sa surveillance des pratiques de gestion de l'information en ce qui a trait à la classification, à l'entreposage et à la conservation des renseignements sur les événements avec l'objectif d'assurer une pratique cohérente. Le BST étudiera également les possibilités d'améliorer les outils de conservation des renseignements dans le système de gestion des enquêtes pour s'assurer de la conformité avec les exigences de la politique de gestion de l'information. | ▸ Enquêtes aéronautiques<br>▸ Enquêtes maritimes<br>▸ Enquêtes ferroviaires<br>▸ Enquêtes de pipeline |

Le travail du BST dépend fondamentalement de la collecte, de la conservation, de la gestion et de l'analyse de l'information sur les événements. Par conséquent, le BST doit s'assurer que cette information est à jour, conservée adéquatement et facilement accessible aux employés. La sauvegarde, la conservation et la récupération inefficaces de l'information constituent un risque pour l'accomplissement du mandat du BST. Le BST doit continuer d'améliorer les processus, les outils et les technologies qui appuient la gestion de ses ressources d'information afin d'atténuer le risque de perte d'information de grande importance et du savoir ministériel.

Recrutement, perfectionnement et conservation d'un effectif bien informé

| Risque | Stratégie d'atténuation des risques | Lien à l'architecture d'alignement des programmes |
|---|---|---|
| Une capacité de ressources humaines insuffisante aura un impact sur la façon dont le BST rencontrera les besoins opérationnels et les attentes du public en matière de réactivité. Compte tenu de l'attrition en cours en raison de départs à la retraite, la perte d'expertise et de connaissances peut poser un risque important pour la réussite du BST. | Dans le but d'atténuer ce risque, le BST accroît ses efforts visant à conserver sa base de connaissances et son expertise technique par un recrutement, une formation et un perfectionnement efficaces.<br><br>Le Comité exécutif du BST surveille la dotation, le roulement du personnel, la formation et d'autres statistiques pertinentes sur les ressources humaines pour surveiller les problèmes possibles en ce qui concerne le personnel et pour mettre en œuvre les mesures correctives nécessaires. | ▸ Enquêtes aéronautiques<br>▸ Enquêtes maritimes<br>▸ Enquêtes ferroviaires<br>▸ Enquêtes de pipeline |

La réussite et la crédibilité du BST reposent largement sur l'expertise, le professionnalisme et la compétence de ses employés. Certains postes clés au sein du BST sont « uniques », ce qui signifie qu'une seule personne est responsable d'une tâche ou d'une fonction particulière, avec peu de possibilités de remplacement. De plus, certains de ces postes clés exigent de solides compétences techniques et de gestion. Le BST doit être prêt à réagir aux événements. Des ressources humaines insuffisantes ou un personnel avec peu d'expérience pourraient influer sur la capacité du ministère à répondre aux besoins opérationnels urgents et aux attentes du public. Une réponse inefficace peut entraîner des perceptions négatives de l'efficacité du BST, ce qui pourrait nuire sérieusement à sa crédibilité. Dans le but d'atténuer ce risque, le BST accroît ses efforts visant à conserver son savoir et son expertise technique par un recrutement, une formation et un perfectionnement efficaces.

État de préparation à l'intensification opérationnelle

| Risque | Stratégie d'atténuation des risques | Lien à l'architecture d'alignement des programmes |
|---|---|---|
| Une augmentation soudaine des événements de transport peut avoir un impact sur la capacité du BST à répondre efficacement aux demandes d'enquête. | Les plans d'urgence et les listes de vérification pour des événements majeurs sont couramment maintenus et sont testés.<br><br>La haute direction surveille de près la charge de travail et ajuste les priorités selon les | ▸ Enquêtes aéronautiques<br>▸ Enquêtes maritimes<br>▸ Enquêtes ferroviaires<br>▸ Enquêtes de pipeline |

| | | |
|---|---|---|
| | besoins.<br><br>Le personnel est en train d'être formé dans plusieurs domaines clés pour réduire la dépendance sur un spécialiste et les possibilités d'externalisation de diverses capacités ont également été identifiées. | |

Le BST doit être prêt à réagir aux événements. Des ressources humaines insuffisantes ou un personnel avec peu d'expérience et des procédures floues quand une augmentation soudaine de la charge de travail survient pourraient influer sur la capacité du ministère à répondre aux besoins opérationnels urgents et aux attentes du public. Une réponse inefficace ou tardive peut entraîner des perceptions négatives de l'efficacité du BST, ce qui pourrait nuire sérieusement à la crédibilité du BST. Dans la mesure du possible, le BST prend des mesures pour répondre à une augmentation soudaine du nombre d'événements, en établissant notamment des partenariats et des relations de travail avec divers organismes gouvernementaux et l'industrie afin d'avoir accès à de l'aide d'urgence au besoin, et en mettant en place un programme des anciens qui peut être utilisé pour recourir à du personnel chevronné à court terme.

Ressources financières limitées

| **Risque** | **Stratégie d'atténuation des risques** | **Lien à l'architecture d'alignement des programmes** |
|---|---|---|
| Le gel progressif du budget et la réduction du financement réduisent la flexibilité du budget du BST. Les ressources financières limitées peuvent avoir un impact sur les méthodes d'opération d'enquêtes du BST, s'ils font face à un accident de transport important ou un ensemble d'événements de moindre importance. | Le Comité exécutif du BST continuera de surveiller les dépenses sur une base mensuelle et d'examiner les allocations budgétaires sur une base trimestrielle. Le BST continuera de chercher des occasions où les dépenses peuvent être réduites au minimum afin de fournir une flexibilité financière pour répondre aux priorités qui peuvent survenir dans l'année.<br><br>Le BST a des dispositions en place pour chercher des fonds supplémentaires du Parlement pour les grandes enquêtes sur les événements. Un financement supplémentaire a été demandé et obtenu pour couvrir les dépenses pour l'enquête de Lac-Mégantic. | ▸ Enquêtes aéronautiques<br>▸ Enquêtes maritimes<br>▸ Enquêtes ferroviaires<br>▸ Enquêtes de pipeline |

Les dépenses du BST varient selon le nombre et la complexité des événements de transport. Un accident de transport important ou un ensemble d'événements de moindre importance pourrait faire augmenter considérablement les dépenses et exercer des pressions sur les ressources au-delà des fonds disponibles du BST. Les compressions progressives au chapitre du financement qui ont été annoncées dans le cadre de la prise de mesures de restriction budgétaire à l'échelle du gouvernement représentent un autre risque pour les ressources financières du BST, car elles réduisent la marge de manœuvre budgétaire de l'organisme. Il existe un risque que d'autres réductions budgétaires ou une augmentation importante des coûts de fonctionnement entraînent des répercussions sur la capacité du BST à accomplir son mandat. Le BST continuera de surveiller étroitement sa situation financière et de prend. les mesures nécessaires pour s'assurer qu'il peut continuer à remplir efficacement son mandat visant à promouvoir la sécurité des transports.

## Dépenses réelles

### Ressources financières budgétaires (en dollars)

| Budget principal des dépenses 2014-2015 | Dépenses prévues 2014-2015 | Autorisations totales pouvant être utilisées 2014-2015 | Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2014-2015 | Écart (dépenses réelles moins dépenses prévues) |
|---|---|---|---|---|
| 29 042 391 | 30 378 928 | 32 303 508 | 32 219 331 | 84 177 |

### Ressources humaines (équivalents temps plein [ETP])

| Prévues 2014-2015 | Réelles 2014-2015 | Écart (réelles moins prévues) 2014-2015 |
|---|---|---|
| 225 | 208 | 17 |

### Sommaire du rendement budgétaire pour les résultats stratégiques et les programmes (en dollars)

| Résultat stratégique, programmes et services internes | Budget principal des dépenses 2014-2015 | Dépenses prévues 2014-2015 | Dépenses prévues 2015-2016 | Dépenses prévues 2016-2017 | Autorisations totales pouvant être utilisées 2014-2015 | Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2014-2015 | Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2013-2014 | Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2012-2013 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Résultat stratégique :** Les risques pour la sécurité du réseau de transport sont réduits | | | | | | | | |
| Enquêtes aéronautiques | 12 778 652 | 13 340 998 | 12 789 410 | 12 653 184 | 15 029 520 | 14 990 356 | 14 671 477 | 13 670 313 |
| Enquêtes maritimes | 4 646 782 | 4 999 311 | 5 000 768 | 4 947 503 | 4 947 248 | 4 934 356 | 5 457 349 | 5 831 259 |
| Enquêtes ferroviaires | 4 646 783 | 4 955 098 | 5 439 912 | 5 381 969 | 6 162 835 | 6 146 776 | 6 883 816 | 4 703 146 |
| Enquêtes de pipeline | 580 848 | 590 019 | 612 623 | 606 097 | 284 458 | 283 717 | 353 442 | 457 077 |
| **Total partiel – Résultat stratégique** | **22 653 065** | **23 885 426** | **23 842 713** | **23 588 753** | **26 424 061** | **26 355 205** | **27 366 084** | **24 661 795** |
| Services internes | 6 389 326 | 6 493 502 | 6 485 499 | 6 416 419 | 5 879 447 | 5 864 126 | 5 937 110 | 6 994 482 |
| **Total** | **29 042 391** | **30 378 928** | **30 328 212** | **30 005 172** | **32 303 508** | **32 219 331** | **33 303 194** | **31 656 277** |

Le BST est financé par le gouvernement du Canada au moyen d'autorisations parlementaires. Dans le cadre du *Plan d'action économique du Canada de 2012* (budget de 2012), on a demandé au BST de réduire de façon permanente ses dépenses de fonctionnement de 1,3 million de dollars d'ici 2014-2015. Des réductions ont été appliquées de façon progressive en 2012-2013 et de façon permanente en 2014-2015. D'autres réductions permanentes ayant été appliquées en 2014-2015 concernaient notamment les initiatives pangouvernementales pour la restructuration de l'École de la fonction publique du Canada et le renouvellement du site Web de Service Canada.

Ces réductions, qui ont été enregistrées comme étant des « fonds bloqués » en 2014-2015, seront éliminées des niveaux d'autorisation du BST de façon permanente à compter de 2015-2016.

Au cours de l'année 2014-2015, le BST a achevé un examen de son cadre de mesure du rendement. Dans le cadre de cet examen, l'affectation des fonds réservés aux activités spécialisées à l'appui des quatre programmes (p. ex., l'ingénierie et le domaine technique, les facteurs humains) a été modifiée afin d'assurer une meilleure harmonisation avec le pourcentage d'enquêtes actives dans chaque mode au moment de la préparation du Budget principal des dépenses. Le nouveau processus d'affectation des fonds explique les différences relatives dans la répartition du financement par programme à compter de 2015-2016.

L'augmentation considérable des dépenses prévues en 2014-2015 et du montant total des autorisations de 2014-2015 (disponibles à des fins d'utilisation) est principalement attribuable aux facteurs suivants :

- un financement supplémentaire de l'ordre de 340 000 $ pour les dernières étapes de l'enquête sur l'accident ferroviaire survenu à Lac-Mégantic dans le cadre du budget supplémentaire des dépenses C;
- un financement de l'ordre de 726 000 $ au moyen d'un transfert de crédits du SCT pour les frais de transition liés au passage au régime de paie en arrérages mis en œuvre par le gouvernement du Canada;
- un financement de l'ordre de 511 000 $ au moyen d'un transfert de crédits du SCT pour les dépenses liées aux salaires (indemnités de départ et prestations parentales); et
- un financement plus élevé que prévu pour les fonds inutilisés qui ont été reportés de l'exercice 2013-2014.

Au cours de 2014-2015, le BST n'a pas demandé le montant intégral de ses dépenses en salaires (indemnités de départ et prestations parentales), puisqu'il prévoyait que certains fonds prévus à son crédit pour dépenses de fonctionnement seraient inutilisés. Cela a entraîné un report d'environ 789 000 $ pour l'exercice 2015-2016. En raison du gel des budgets de fonctionnement prévu dans le budget de 2014, les ministères doivent financer les augmentations de salaire de 2014-2015 et de 2015-2016 à partir de leurs autorisations existantes. Une partie du montant reporté du BST a donc été affecté au paiement de la rémunération prévue dans les conventions collectives expirées.

## Harmonisation des dépenses avec le cadre pangouvernemental

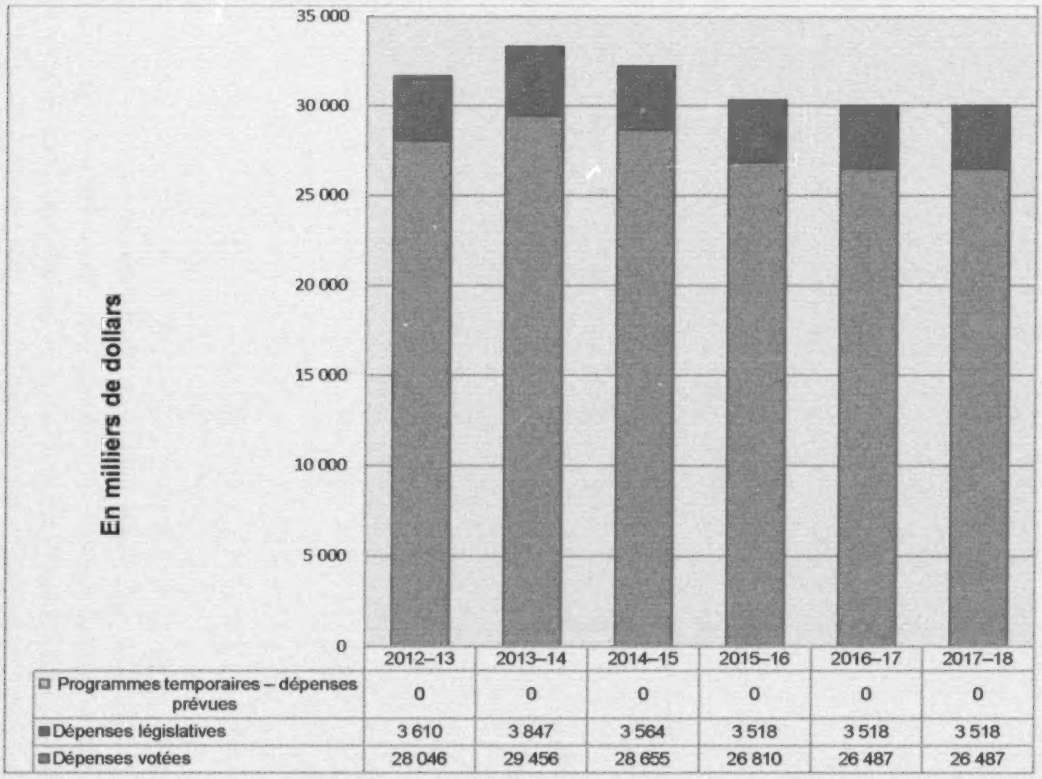
Harmonisation des dépenses réelles pour 2014-2015 avec le cadre pangouvernemental[iv] (en dollars)

| Résultat stratégique | Programme | Secteur de dépenses | Résultat du gouvernement du Canada | Dépenses réelles 2014-2015 |
|---|---|---|---|---|
| Les risques associés à la sécurité du réseau des transports sont réduits | 1.1 Enquêtes aéronautiques | Affaires sociales | Un Canada sécuritaire et sécurisé | 14 990 356 |
| Les risques associés à la sécurité du réseau des transports sont réduits | 1.2 Enquêtes maritimes | Affaires sociales | Un Canada sécuritaire et sécurisé | 4 934 356 |
| Les risques associés à la sécurité du réseau des transports sont réduits | 1.3 Enquêtes ferroviaires | Affaires sociales | Un Canada sécuritaire et sécurisé | 6 146 776 |
| Les risques associés à la sécurité du réseau des transports sont réduits | 1.4 Enquêtes de pipeline | Affaires sociales | Un Canada sécuritaire et sécurisé | 283 717 |

Total des dépenses prévues par secteur de dépenses (en dollars)

| Secteur de dépenses | Total des dépenses prévues | Total des dépenses réelles |
|---|---|---|
| Affaires sociales | 23 885 426 | 26 355 205 |

## Tendances relatives aux dépenses du Ministère




| | 2012–13 | 2013–14 | 2014–15 | 2015–16 | 2016–17 | 2017–18 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Programmes temporaires – dépenses prévues | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Dépenses législatives | 3 610 | 3 847 | 3 564 | 3 518 | 3 518 | 3 518 |
| Dépenses votées | 28 046 | 29 456 | 28 655 | 26 810 | 26 487 | 26 487 |

Les dépenses réelles de 2012-2013 et 2014-2015 qui figurent ci-dessus constituent des dépenses réelles figurant aux Comptes publics du Canada. Bien que les mesures de réduction du budget de fonctionnement prévues au budget de 2012 aient été mises en œuvre au cours de ces exercices, leur incidence a été « neutralisée » par une augmentation des dépenses en 2013-2014 et en 2014-2015, qui est principalement attribuable aux facteurs suivants :

- l'enquête sur l'accident ferroviaire survenu à Lac-Mégantic, au Québec (1,1 million de dollars en 2013-2014 et 0,3 million de dollars en 2014-2015);
- les paiements rétroactifs versés aux employés pour les augmentations salariales de l'année précédente à la suite de la dernière ronde de signature des conventions collectives (0,5 million de dollars en 2013-2014);
- le remboursement d'une liquidation des prestations de départ accumulées conformément à la dernière ronde de signature de conventions collectives (1,1 million de dollars en 2013-2014 et 0,4 million de dollars en 2014-2015);
- les frais de transition associés au passage au régime de paie en arrérages mis en œuvre par le gouvernement du Canada (0,7 million de dollars en 2014-2015);

- l'achat d'un système tomodensitométrie par rayons X (0,6 million de dollars en 2014-2015).

On ne s'attend pas à ce qu'il y ait des changements aux dépenses prévues entre 2015-2016 et 2017-2018. Cependant, un accident de transport important ou un ensemble d'événements de moindre importance pourrait faire augmenter considérablement les dépenses de façon inattendue. À l'heure actuelle, le calcul des dépenses prévues pour ces années est basé sur le financement qui devrait être reçu dans le cadre du Budget principal des dépenses, ainsi que sur le montant estimatif pour les rajustements à la rémunération touchant les indemnités provisoires. Les dépenses prévues en 2015-2016 comprenent également un montant estimatif des fonds reportés qui n'ont pas été utilisés au cours de l'exercice précédent, lequel est basé sur les renseignements disponibles au moment de la production du Rapport sur les plans et les priorités.

## Dépenses par crédit voté

Pour obtenir des renseignements au sujet des crédits votés et des dépenses législatives du BST, veuillez consulter les *Comptes publics du Canada 2015*[v] sur le site Web de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada.[vi]

# Section II : Analyse des programmes par résultat stratégique

## Résultat stratégique : Les risques associés à la sécurité du réseau de transport sont réduits.

**Programmes**

Comme indiqué dans le Budget principal des dépenses de 2014-2015, le BST s'occupe des quatre principaux programmes suivants :

- Enquêtes aéronautiques
- Enquêtes maritimes
- Enquêtes ferroviaires
- Enquêtes de pipeline

## Programme 1.1 Enquêtes aéronautiques

### Description

Dans le cadre du programme des Enquêtes aéronautiques, le BST effectue des enquêtes indépendantes sur des événements de transport aéronautiques choisis qui se produisent au Canada et dans l'espace aérien canadien, et dans certaines circonstances à l'étranger, afin de déterminer les causes et les facteurs contributifs. En outre, pour accomplir ce programme, l'organisme publie des rapports d'enquêtes, formule des recommandations afin d'améliorer la sécurité, communique des renseignements de sécurité, entreprend des activités de sensibilisation afin de promouvoir des changements et fait le suivi des réponses aux recommandations et aux autres communications de sécurité. Le programme des Enquêtes aéronautiques comprend aussi le fait de remplir les obligations du Canada à l'égard de la sécurité des transports qui sont exigées par l'Organisation de l'aviation civile internationale. Ce programme est régi par la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports*, le Règlement sur le Bureau de la sécurité des transports et l'Annexe 13 à la Convention relative à l'aviation civile internationale.

Ressources financières budgétaires (en dollars)

| Budget principal des dépenses 2014-2015 | Dépenses prévues 2014-2015 | Autorisations totales pouvant être utilisées 2014-2015 | Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2014-2015 | Écart (dépenses réelles moins dépenses prévues) 2014-2015 |
|---|---|---|---|---|
| 12 778 652 | 13 340 998 | 15 029 520 | 14 990 356 | 1 649 358 |

Ressources humaines (équivalents temps plein [ETP])

| Prévu 2014-2015 | Réel 2014-2015 | Écart (nombre réel moins nombre prévu) 2014-2015 |
|---|---|---|
| 102 | 87 | (15) |

Résultats sur le rendement

| Résultats attendus | Indicateurs de rendement | Cibles | Résultats réels |
|---|---|---|---|
| Les enquêtes aéronautiques sont efficaces | Nombre moyen de jours pour terminer les rapports d'enquête | 450 jours au 31 mars 2015 | Non atteint : 546 jours |
| | Pourcentage des enquêtes terminées dans le délai cible publié | 75 % au 31 mars 2015 | Non atteint : 32 % |
| Les lacunes en matière de sécurité dans l'industrie aéronautique sont traitées | Pourcentage de réponses aux recommandations qui ont reçu la cote « Attention entièrement satisfaisante » (depuis la création du BST) | 65 % au 31 mars 2015 | Non atteint : 62 % |
| | Pourcentage d'avis de sécurité pour lesquels des mesures de sécurité ont été prises | 60 % au 31 mars 2015 | Non atteint : 50 % |

**Analyse du rendement et leçons retenues**

Bien que de meilleurs résultats de rendement aient été obtenus en 2014-2015 en ce qui concerne l'efficacité avec laquelle les enquêtes ont été menées par rapport à 2013-2014, les objectifs de l'année en cours n'ont pas été atteints. Au total, 22 enquêtes aériennes ont été entreprises en 2014-2015 (20 en 2013–2014) et 22 enquêtes ont été menées à bien (42 en 2013-2014). La durée moyenne des enquêtes réalisées était de 548 jours, ce qui représente une amélioration par rapport à la durée moyenne de 639 jours en 2013-2014. Le pourcentage des enquêtes achevées dans les délais prévus a augmenté, passant de 14 % en 2013-2014 à 32 % en 2014-2015. Comme prévu, seuls de modestes progrès ont été réalisés en 2014-2015 dans le cadre des divers changements qui ont été apportés.

Le BST continue de faire face à d'importants défis pour atteindre ses objectifs de rendement dans le cadre du programme des Enquêtes aéronautiques, les principales difficultés étant les suivantes : le roulement de personnel (il faut du temps pour combler les postes vacants et former de nouveaux enquêteurs), les écarts relativement aux compétences et à la formation des enquêteurs, les goulots d'étranglement dans le processus opérationnel, le niveau d'efforts requis pour compléter certaines enquêtes très complexes et le besoin de rattraper le léger retard pris dans les cas plus anciens.

Pendant l'année, la Direction des enquêtes aéronautiques a apporté des changements à sa structure organisationnelle et à ses principaux processus opérationnels. Ces changements visent à relever les principaux défis et à améliorer le rendement. Des rédacteurs techniques ont été embauchés pour aider les équipes chargées des enquêtes à rédiger les rapports. De la formation a été donnée aux enquêteurs et aux gestionnaires et des changements ont été apportés au processus d'examen du rapport provisoire. La Direction des services opérationnels et la Direction des communications ont également examiné leurs processus opérationnels afin de cerner des possibilités d'améliorer leur efficacité. Des efforts sont également déployés pour réduire au minimum le nombre de postes vacants dans le futur en entamant les processus de dotation plus tôt et en créant des bassins de candidats jugés admissibles. Bien que des progrès seulement modestes aient été réalisés à ce jour, il est prévu que ces mesures mènent à des améliorations au cours des années à venir. Des mesures additionnelles seront également prises en 2015-2016 afin de surmonter la résistance au changement et de mettre en œuvre les mesures nécessaires plus rapidement pour améliorer le taux de rendement.

Des progrès limités ont également été réalisés au chapitre du traitement des manquements à la sécurité. En 2014-2015, le statut de trois recommandations est passé à « entièrement satisfaisante » et des commentaires favorables ont été formulés à l'égard de seulement 50 % des avis de sécurité du BST. La lenteur des mesures prises pour réduire les risques dans l'industrie du transport aérien est un sujet inquiétant et récurrent. Le BST continuera donc d'exercer de fortes pressions pour s'assurer qu'on donne suite à ses recommandations. Des efforts ciblés seront également déployés auprès de Transports Canada pour examiner et mettre à jour les réponses à un certain nombre d'anciennes recommandations.

Les autorisations et les dépenses actuelles du programme des Enquêtes aéronautiques sont plus élevées que prévu en raison de l'augmentation des dépenses engagées pour couvrir les indemnités de départ, les frais de transition liés au régime de paie en arrérages et l'achat d'un système tomodensitométrie par rayons X. Les services de 87 ETP ont été retenus dans le cadre du programme, par comparaison aux prévisions en ressources humaines qui étaient de 102 ETP. La différence de 15 ETP entre les ressources prévues et réelles est attribuable aux cinq postes vacants d'enquêteur du domaine aéronautique et aux 10 postes vacants dans les secteurs des services de soutien spécialisé qui appuient les quatre programmes au sein du BST (p. ex. facteurs humains, analyse de laboratoire, production de rapports). Comme le programme des Enquêtes aéronautiques est le plus important, il se voit allouer la plus grande part des services de soutien spécialisé à des fins de production de rapports.

## Programme 1.2 Enquêtes maritimes

### Description

Dans le cadre du programme des Enquêtes maritimes, le BST effectue des enquêtes indépendantes sur des événements de transport maritime choisis qui se produisent au

Canada, et dans certaines circonstances à l'étranger, afin de déterminer les causes et les facteurs contributifs. En outre, pour accomplir ce programme, l'organisme publie des rapports d'enquêtes, formule des recommandations afin d'améliorer la sécurité, communique des renseignements de sécurité, entreprend des activités de sensibilisation afin de promouvoir des changements et fait le suivi des réponses aux recommandations et aux autres communications de sécurité. Le programme des Enquêtes maritimes comprend aussi l'accomplissement de certaines des obligations du Canada à l'égard de la sécurité des transports exigées par l'Organisation maritime internationale. Ce programme est régi par la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports*, le Règlement sur le Bureau de la sécurité des transports et le Code sur la conduite des enquêtes sur les accidents de l'Organisation maritime internationale.

### Ressources financières budgétaires (en dollars)

| Budget principal des dépenses 2014-2015 | Dépenses prévues 2014-2015 | Autorisations totales pouvant être utilisées 2014-2015 | Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2014-2015 | Écart (dépenses réelles moins dépenses prévues) 2014-2015 |
|---|---|---|---|---|
| 4 646 782 | 4 999 311 | 4 947 248 | 4 934 356 | (64 955) |

### Ressources humaines (équivalents temps plein [ETP])

| Prévu 2014-2015 | Réel 2014-2015 | Écart (nombre réel moins nombre prévu) 2014-2015 |
|---|---|---|
| 36 | 36 | 0 |

### Résultats sur le rendement

| Résultats attendus | Indicateurs de rendement | Cibles | Résultats réels |
|---|---|---|---|
| Les enquêtes maritimes sont efficaces | Nombre moyen de jours pour terminer les rapports d'enquête | 450 jours au 31 mars 2015 | Dépassé : 435 jours |
| | Pourcentage des enquêtes terminées dans le délai cible publié | 75 % au 31 mars 2015 | Non atteint : 58 % |
| Les lacunes en matière de sécurité dans l'industrie maritime sont traitées | Pourcentage de réponses aux recommandations qui ont reçu la cote « Attention entièrement satisfaisante » (depuis la création du BST) | 85 % au 31 mars 2015 | Atteint en grande partie : 83 % |
| | Pourcentage d'avis de sécurité pour lesquels des mesures de sécurité ont été prises | 70 % au 31 mars 2015 | Non atteint : 43 % |

**Analyse du rendement et leçons retenues**

En 2014-2015, le BST était en bonne posture pour obtenir les résultats attendus et atteindre les objectifs convenus grâce à la réorganisation de la Direction des enquêtes maritimes effectuée au cours de l'année précédente. En 2014-2015, 12 enquêtes maritimes ont été entreprises (11 en 2013-2014) et 12 ont été achevées (13 en 2013-2014). Le temps requis pour achever les rapports d'enquêtes maritimes a surpassé l'objectif de 15 jours (435 jours en moyenne), ce qui représente une amélioration par rapport à l'année précédente (458 jours).

Le délai global pour achever les rapports d'enquête a surpassé la cible prévue. Par ailleurs, le pourcentage des enquêtes menées à bien dans les délais fixés a augmenté de 58 % au cours de l'année par rapport à 31 % en 2013-2014. Bien que le BST n'ait pas atteint la cible de 75 %, de bons progrès ont été réalisés. Le roulement du personnel observé depuis les dernières années a entraîné l'arrivée de plusieurs nouveaux enquêteurs. Par exemple, 20 % des enquêteurs du domaine maritime possèdent moins de deux ans d'expérience au sein du BST. La courbe d'apprentissage des nouveaux enquêteurs et le temps requis pour la formation et le perfectionnement ont également entraîné certains retards dans le processus d'enquête.

En 2014-2015, le pourcentage cible de réponses aux recommandations ayant reçu la cote « entièrement satisfaisante » a augmenté de 80 % à 85 % par rapport à l'année précédente étant donné qu'on prévoyait que les nouveaux Règlements sur la sécurité des bateaux de pêche de Transports Canada permettraient de régler un certain nombre de recommandations en suspens. Malheureusement, ces règlements n'ont pas été publiés au cours de l'année, ce qui a entraîné un écart dans les résultats de cette mesure du rendement. Des efforts constants seront déployés pour encourager l'organisme de réglementation et l'industrie à mettre l'accent sur les recommandations restantes et à prendre des mesures de sécurité appropriées. Tous les objectifs de rendement devraient être entièrement atteints au cours des années à venir.

En général, les autorisations et les dépenses du programme des Enquêtes maritimes concordaient avec les dépenses prévues. De plus, l'utilisation actuelle des ressources humaines du programme correspondait à l'utilisation prévue.

## Programme 1.3 Enquêtes ferroviaires

### Description

Dans le cadre du programme des Enquêtes ferroviaires, le BST effectue des enquêtes indépendantes sur des événements de transport ferroviaire choisis afin de déterminer les causes et les facteurs contributifs. En outre, pour accomplir ce programme, l'organisme publie des rapports d'enquêtes, formule des recommandations afin d'améliorer la sécurité, communique des renseignements de sécurité, entreprend des activités de sensibilisation afin de promouvoir des changements et fait le suivi des réponses aux

recommandations et aux autres communications de sécurité. Dans l'accomplissement du programme des Enquêtes ferroviaires, le BST fournit également sur demande de l'aide aux provinces lors d'enquêtes sur des événements sur une ligne ferroviaire sur courtes distances de compétence provinciale. Ce programme est régi par la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports* et le Règlement sur le Bureau de la sécurité des transports.

Ressources financières budgétaires (en dollars)

| Budget principal des dépenses 2014-2015 | Dépenses prévues 2014-2015 | Autorisations totales pouvant être utilisées 2014-2015 | Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2014-2015 | Écart (dépenses réelles moins dépenses prévues) 2014-2015 |
|---|---|---|---|---|
| 4 646 783 | 4 955 098 | 6 162 835 | 6 146 776 | 1 191 678 |

Ressources humaines (équivalents temps plein [ETP])

| Prévu 2014–2015 | Réel 2014–2015 | Écart (nombre réel moins nombre prévu 2014-2015 |
|---|---|---|
| 36 | 39 | 3 |

Résultats sur le rendement

| Résultats attendus | Indicateurs de rendement | Cibles | Résultats réels |
|---|---|---|---|
| Les enquêtes ferroviaires sont efficaces | Nombre moyen de jours pour terminer les rapports d'enquête | 450 jours au 31 mars 2015 | Non atteint : 494 jours |
| | Pourcentage des enquêtes terminées dans le délai cible publié | 75 % au 31 mars 2015 | Non atteint : 31 % |
| Les lacunes en matière de sécurité dans l'industrie ferroviaire sont traitées | Pourcentage de réponses aux recommandations qui ont reçu la cote « Attention entièrement satisfaisante » (depuis la création du BST) | 89 % au 31 mars 2015 | Dépassé : 90 % |
| | Pourcentage d'avis de sécurité pour lesquels des mesures de sécurité ont été prises | 75 % au 31 mars 2015 | Dépassé : 85 % 16 avis de sécurité ont été émis au cours de l'année |

**Analyse du rendement et leçons retenues**

Au total, 16 enquêtes ferroviaires ont été entreprises en 2014-2015 (17 en 2013-2014) et 16 ont été achevées (12 en 2013-2014). L'exercice 2014-2015 s'est révélé très difficile pour le programme des Enquêtes ferroviaires. En effet, un nombre considérable de ressources ont été affectées à l'enquête de Lac-Mégantic au cours des six premiers mois

de l'exercice pour veiller à ce que cette enquête très médiatisée soit achevée en temps opportun. Par ailleurs, le BST a dû faire face à une charge de travail plus élevée qu'à l'habitude en raison du grand intérêt manifesté par le public à l'égard de la sécurité ferroviaire. Cela a entraîné un plus grand nombre de déploiements, d'appels des médias, de demandes d'information et de communications avec les citoyens et les organismes locaux.

Malgré la charge de travail importante, le BST a veillé à ce que les communications sur la sécurité soient émises en temps opportun et que les mesures de sécurité de l'organisme de réglementation et de l'industrie fassent l'objet d'un suivi et d'une évaluation. Comme les agents de changement étaient rapidement mis au courant de tout problème de sécurité, des mesures directes en matière de sécurité ont été prises en temps opportun et les risques ont été réduits, ce qui a fait en sorte que deux objectifs de rendement ont été dépassés. Plus particulièrement, bien que cinq nouvelles recommandations aient été formulées au cours des deux dernières années, le nombre ciblé de recommandations ayant reçu la cote « entièrement satisfaisante » a été dépassé. L'enquête très complexe de Lac-Mégantic a été achevée en 410 jours, ce qui est bien en dessous de l'objectif pour les enquêtes ferroviaires. Toutefois, les efforts soutenus qui ont été déployés dans le cadre de cette enquête et la lourde charge de travail ont nui à la capacité du BST à atteindre les deux objectifs de rendement sur le plan de l'efficience.

Malgré l'augmentation du nombre de mesures de sécurité prises, il y a eu un recul important par rapport à certaines recommandations en suspens en raison des coûts inhérents, de la capacité de l'industrie à composer avec les changements et le manque des avantages perçus pour l'industrie. Plus précisément, il est nécessaire de déployer des efforts continus pour collaborer avec l'industrie afin de répondre aux préoccupations relatives à la mise en place d'enregistreurs de conversations et d'enregistreurs vidéo à bord des locomotives, et de mettre en œuvre des moyens de défense physiques additionnels pour empêcher les trains de partir à la dérive.

Les autorisations et les dépenses du programme des Enquêtes ferroviaires ont été plus élevées que prévu en 2014-2015 en raison de l'enquête de Lac-Mégantic. De plus, l'augmentation du nombre d'enquêtes ferroviaires en cours a entraîné des coûts plus élevés dans certains secteurs, comme les heures supplémentaires et les déplacements, ainsi qu'un besoin accru de services de soutien spécialisé (p. ex. facteurs humains, analyse de laboratoire, production de rapports). Ces facteurs expliquent pourquoi le programme des Enquêtes ferroviaires a dépassé le nombre prévu de ressources humaines par trois ETP. Puisqu'il est prévu que la charge de travail du programme des Enquêtes ferroviaires demeure élevée dans un avenir rapproché, certaines ressources ont été réaffectées à l'interne et d'autres mesures sont envisagées pour s'assurer que les objectifs de rendement soient atteints en 2015-2016 et en 2016-2017.

## Programme 1.4 Enquêtes de pipeline

### Description

Dans le cadre du programme des Enquêtes de pipeline, le BST effectue des enquêtes indépendantes sur des événements de transport par pipeline choisis qui sont de compétence fédérale afin de déterminer les causes et les facteurs contributifs. En outre, pour accomplir ce programme, l'organisme publie des rapports d'enquêtes, formule des recommandations afin d'améliorer la sécurité, communique des renseignements de sécurité, entreprend des activités de sensibilisation afin de promouvoir des changements et fait le suivi des réponses aux recommandations et aux autres communications de sécurité. Ce programme est régi par la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports* et le Règlement sur le Bureau de la sécurité des transports.

Ressources financières budgétaires (en dollars)

| Budget principal des dépenses 2014-2015 | Dépenses prévues 2014–2015 | Autorisations totales pouvant être utilisées 2014-2015 | Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2014-2015 | Écart (dépenses réelles moins dépenses prévues) 2014-2015 |
|---|---|---|---|---|
| 580 848 | 590 019 | 284 458 | 283 717 | (306 302) |

Ressources humaines (équivalents temps plein [ETP])

| Prévu 2014-2015 | Réel 2014-2015 | Écart (nombre réel moins nombre prévu) 2014-2015 |
|---|---|---|
| 3 | 2 | (1) |

Résultats sur le rendement

| Résultats attendus | Indicateurs de rendement | Cibles | Résultats réels |
|---|---|---|---|
| Les enquêtes de pipeline sont efficaces | Nombre moyen de jours pour terminer les rapports d'enquête | 450 jours au 31 mars 2015 | Non atteint : 665 jours |
| | Pourcentage des enquêtes terminées dans le délai cible publié | 100 % au 31 mars 2015 | Non atteint : 0 % |
| Les lacunes en matière de sécurité dans l'industrie des pipelines sont traitées | Pourcentage de réponses aux recommandations qui ont reçu la cote « Attention entièrement satisfaisante » (depuis la | 100 % au 31 mars 2015 | Atteint : 100 % |

| Résultats attendus | Indicateurs de rendement | Cibles | Résultats réels |
|---|---|---|---|
| | création du BST) | | |
| | Pourcentage d'avis de sécurité pour lesquels des mesures de sécurité ont été prises | 75 %<br>au 31 mars 2015 | Non applicable : aucun avis de sécurité n'a été émis durant l'exercice |

**Analyse du rendement et leçons retenues**

Aucune nouvelle enquête sur les pipelines n'a été entamée au cours de l'exercice 2014-2015 (2 en 2013-2014). Une (1) enquête a été menée à bien en 665 jours (2 en 2013-2014), ce qui a fait en sorte que deux objectifs de rendement n'ont pas été atteints sur le plan de l'efficience. À l'heure actuelle, il n'y a aucune recommandation active en suspens concernant les pipelines. Elles ont toutes été évaluées comme étant entièrement satisfaisantes.

Le programme des Enquêtes de pipelines a fait face à de nombreux défis au cours de la dernière année. En effet, des enquêteurs de pipeline ont été affectés au programme des Enquêtes ferroviaires pendant les six premiers mois de l'exercice afin de prêter main-forte et de faire face à l'importante charge de travail, dont l'enquête de Lac-Mégantic. Par conséquent, l'enquête achevée a accusé un retard et les deux enquêtes en cours prennent du retard. De plus, un poste d'enquêteur de pipeline est demeuré vacant malgré les efforts déployés pour recruter de nouveaux employés. Un nouveau système de rapport de signalement des événements en ligne a toutefois été mis en œuvre en partenariat avec l'Office national de l'énergie, ce qui a permis de mettre en place un mécanisme de signalement des événements grâce auquel l'industrie peut signaler des événements aux deux organismes de façon plus efficace.

L'utilisation des ressources humaines et financières du programme des Enquêtes de pipelines a été plus faible que prévu puisque des employés ont été affectés au programme des Enquêtes ferroviaires et qu'un poste demeure vacant, mais devrait être doté en 2015-2016. Le recrutement d'enquêteurs de pipeline qualifiés demeure problématique en raison du nombre restreint de candidats qualifiés au sein de l'industrie, des différences sur le plan de la rémunération et de la nécessité d'être indépendant par rapport aux intervenants de l'industrie de pipeline.

## Services internes

### Description

Les services internes sont des groupes d'activités et de ressources connexes qui sont gérés de façon à répondre aux besoins des programmes et des autres obligations générales d'une organisation. Ces groupes sont les suivants: services de gestion et de surveillance, services des communications, services juridiques, services de gestion des ressources humaines, services de gestion des finances, services de gestion de l'information, services

des technologies de l'information, services des biens immobiliers, services du matériel, services de gestion des acquisitions et autres services administratifs. Les services internes comprennent uniquement les activités et les ressources qui s'appliquent à l'ensemble d'une organisation et non celles fournies uniquement à un programme.

Ressources financières budgétaires (en dollars)

| Budget principal des dépenses 2014-2015 | Dépenses prévues 2014–2015 | Autorisations totales pouvant être utilisées 2014-2015 | Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2014-2015 | Écart (dépenses réelles moins dépenses prévues) 2014-2015 |
|---|---|---|---|---|
| 6 389 326 | 6 493 502 | 5 879 447 | 5 864 126 | (629 376) |

Ressources humaines (ETP)

| Prévu 2014-2015 | Réel 2014-2015 | Écart (nombre réel moins nombre prévu) 2014-2015 |
|---|---|---|
| 48 | 44 | (4) |

**Analyse du rendement et leçons retenues**

En 2014-2015, le programme des Services internes a réalisé des progrès à l'égard de la plupart des priorités qu'ils avaient ciblées pour 2014-2015. Ils ont continué à assurer une prestation efficace des programmes et des services à l'appui des quatre programmes d'enquête tout en réduisant les ressources.

Des progrès considérables ont également été accomplis à l'égard des priorités du Ministère en matière de gestion de l'information. En effet, des améliorations ont été apportées en recensant et en documentant de façon officielle les ressources documentaires à valeur opérationnelles et les répertoires connexes, et en mettant à jour les politiques et les pratiques de gestion de l'information en conséquence. Le BST a également assuré la transition vers une approche entièrement numérique pour gérer l'information lorsque cela est possible et a mis en œuvre des outils de suivi des courriels et des dossiers numériques. L'organisation continuera d'examiner son système de gestion des enquêtes afin de veiller à ce que les exigences relatives à la gestion des dossiers électroniques soient entièrement satisfaites. Finalement, le BST a achevé ses travaux liés à la modernisation des bases de données sur les événements de transport à la suite de la modernisation de la base de données sur les événements aéronautiques.

Les Services internes ont fourni leur appui en ce qui concerne le recrutement et le perfectionnement des enquêteurs en cette période durant laquelle le BST continue de faire face à un taux de roulement élevé en raison du départ à la retraite de plusieurs employés. La gestion stratégique des ressources humaines a été améliorée grâce à des

investissements dans la formation et le perfectionnement des employés du BST. Des améliorations ont également été apportées en ce qui concerne la rapidité avec laquelle les postes vacants sont dotés. La nouvelle application pangouvernementale de gestion du rendement des employés, qui fournit une approche normalisée pour la collecte de renseignements sur la formation, les objectifs et les résultats, a été mise en œuvre. Des travaux de préparation visant la mise en œuvre des systèmes de ressources humaines à l'échelle du gouvernement ont également été entamés.

Au cours de l'exercice 2014-2015, le BST a examiné comme prévu son cadre de mesure du rendement. Les titres et les descriptions de ses programmes ont subséquemment été mis à jour en vue de la production du Rapport sur les plans et les priorités de 2015-2016 ainsi que les indicateurs de rendement de programme. Toutefois, l'élaboration d'un plan de vérification interne axé sur les risques a été reportée à 2015-2016.

Comme l'indique le rapport annuel au Parlement de 2014-2015 du BST sur l'application de la *Loi sur l'accès à l'information*, le Ministère a continué de recevoir un nombre accru de demandes de renseignements tout au long de l'année. Cette hausse est principalement attribuable au vif intérêt de la part du public pour des renseignements sur la sécurité ferroviaire. En 2014-2015, le BST a augmenté le nombre de ressources humaines affectées à l'AIPRP afin de tenir compte de cette augmentation de la charge de travail. Le Ministère a également amélioré ses processus et ses directives pour s'assurer que les exemptions et les exclusions appropriées sont appliquées de manière plus uniforme.

# Section III : Renseignements supplémentaires

## Faits saillants des états financiers

Le BST prépare ses états financiers annuels selon la méthode de la comptabilité d'exercice. Les états financiers non audités du BST pour l'exercice se terminant le 31 mars 2015 se trouvent sur le site Web du BST à l'adresse http://www.bst-tsb.gc.ca/fra/publications/rmr-dpr/2014/efp-ffs-2015.asp.

État condensé des opérations (non audité)
Pour l'exercice se terminant le 31 mars 2015 (en milliers de dollars)

| Information financière | Résultats prévus 2014-2015 | Résultats réels 2014-2015 | Résultats réels 2013-2014 | Écart (résultats réels 2014-2015 moins résultats prévus 2014-2015) | Écart (résultats réels 2014-2015 moins résultats réels 2013-2014) |
|---|---|---|---|---|---|
| Total des dépenses | 34 510 | 34 864 | 35 921 | 354 | (1 057) |
| Total des revenus | 46 | 33 | 65 | (13) | (32) |
| Coût de fonctionnement net avant le financement du gouvernement et les transferts | 34 464 | 34 831 | 35 856 | 367 | (1 025) |

Les résultats prévus pour l'exercice 2014-2015 sont fondés sur les estimations connues au moment de la production du Rapport sur les plans et les priorités (RPP). La différence entre les dépenses totales pour les résultats prévus en 2014-2015 et les résultats réels de 2014-2015 est principalement attribuable aux événements inconnus survenus pendant la phase de planification du RPP. Les dépenses prévues pour l'exercice 2014-2015 ont été évaluées à 34,5 millions de dollars, mais les dépenses réelles ont été plus élevées que prévu (34,9 millions de dollars). Cet écart est principalement attribuable au financement additionnel de 0,3 million de dollars engagé pour mener à bien l'enquête de Lac-Mégantic.

En 2014-2015, les dépenses de fonctionnement du BST étaient de l'ordre de 34,9 millions de dollars, ce qui représente une diminution d'un million de dollars par rapport à l'exercice précédent. Cette réduction est principalement attribuable aux dépenses salariales, lesquelles ont diminué du même montant, ainsi qu'à la baisse des salaires et des avantages sociaux liés à de Lac-Mégantic (0,6 million de dollars) et aux indemnités de départ (0,4 million de dollars) qui ont été versées en 2013-2014.

Le montant total des revenus du BST est accessoire et découle des activités de recouvrement des coûts d'activités de formation ou d'enquête, du produit de l'aliénation des biens ne servant plus et des frais générés par les demandes en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information*.

État condensé de la situation financière (non audité)
Au 31 mars 2015
(en milliers de dollars)

| Information financière | 2014–2015 | 2013–2014 | Écart (2014-2015 moins 2013-2014) |
|---|---|---|---|
| Total des passifs nets | 5 522 | 5 629 | (107) |
| Total des actifs financiers nets | 2 703 | 2 732 | (29) |
| Dette nette du ministère | 2 819 | 2 897 | (78) |
| Total des actifs non financiers | 6 274 | 5 952 | 322 |
| Situation financière nette du Ministère | 3 455 | 3 055 | 400 |

Le total des passifs nets du BST comprend principalement les comptes créditeurs et les charges à payer touchant les opérations, qui représentent 2,8 millions de dollars et 51 % (43 % en 2013-2014) du passif total. Le passif attribuable aux avantages sociaux futurs pour les indemnités de départ représente quant à lui 1,5 million de dollars et 27 % (36 % en 2013-2014) du passif total, alors que le passif attribuable aux indemnités de vacances et aux congés compensatoires accumulés par les employés, mais non pris en fin d'exercice, représente 1,2 million de dollars et 22 % (21 % en 2013-2014). La baisse du passif total d'une année à l'autre s'explique par les avantages sociaux futurs des employés à la suite de la signature de l'ensemble des conventions collectives, ce qui met fin à l'accumulation des indemnités de départ pour chaque année de service.

Le total des actifs nets du BST est constitué des comptes débiteurs, des avances et d'un montant à recevoir du Trésor du gouvernement du Canada. La somme à recevoir du Trésor représente 96 % ou 2,6 millions de dollars (97 % en 2013-2014) du solde de fin d'exercice. Cela représente le montant de l'encaisse nette que le BST a le droit de retirer du Trésor à l'avenir, sans autre autorisation, pour s'acquitter de ses passifs actuels. Le montant et la composition des actifs financiers nets du BST n'ont pas changé d'une année à l'autre.

Le total des actifs non financiers est constitué principalement d'immobilisations corporelles représentant 6,1 millions ou 97 % du solde (98 % en 2013-2014), l'inventaire et les dépenses payées d'avance comptant pour la balance. L'augmentation de 0,3 million de l'actif non financier d'une année à l'autre est attribuable à l'acquisition des immobilisations, notamment l'achat d'un système de tomodensitométrie par rayons X et la capitalisation des frais de mise en valeur servant à la modernisation de la base de données sur les événements aéronautiques. L'effet des dépenses liées à ces acquisitions est atténué par l'amortissement annuel des actifs.

## Tableaux de renseignements supplémentaires

Les tableaux de renseignements supplémentaires énumérés ci-dessous se trouvent sur le site Web du BST[vii] aux adresses URL suivantes :

- **Stratégie ministérielle de développement durable** : http://www.bst-tsb.gc.ca/fra/publications/rmr-dpr/2015/eog-ggo-2015.asp
- **Rapport sur les frais d'utilisation** : http://www.bst-tsb.gc.ca/fra/publications/rmr-dpr/2015/furr-ufrc-2015.asp

# Section IV : Coordonnées de l'organisation

Pour obtenir de plus amples renseignements sur le Bureau de la sécurité des transports du Canada et ses activités, consultez notre site Web[viii] ou communiquez avec nous :

Bureau de la sécurité des transports du Canada
Place du Centre
200, promenade du Portage, 4e étage
Gatineau (Québec) K1A 1K8

Courriel : communications@bst-tsb.gc.ca
Médias sociaux : socialmedia-mediassociaux@bst-tsb.gc.ca
Ligne sans frais : 1-800-387-3557
Télécopieur : 819-997-2239

# Annexe : Définitions

**architecture d'alignement des programmes** (*Program Alignment Architecture*) : Répertoire structuré de tous les programmes d'un ministère ou organisme qui décrit les liens hiérarchiques entre les programmes et les liens aux résultats stratégiques auxquels ils contribuent.

**cadre pangouvernemental** (*whole-of-government framework*) : Schéma représentant la contribution financière des organisations fédérales qui dépendent de crédits parlementaires en harmonisant leurs programmes avec un ensemble de 16 secteurs de résultat pangouvernementaux de haut niveau regroupés sous 4 secteurs de dépenses.

**cible** (*target*) : Niveau mesurable du rendement ou du succès qu'une organisation, un programme ou une initiative prévoit atteindre dans un délai précis. Une cible peut être quantitative ou qualitative.

**crédit** (*appropriation*) : Autorisation donnée par le Parlement d'effectuer des paiements sur le Trésor.

**dépenses budgétaires** (*budgetary expenditures*) : Les dépenses budgétaires comprennent les dépenses de fonctionnement et en capital; les paiements de transfert à d'autres ordres de gouvernement, à des organisations ou à des particuliers; et les paiements à des sociétés d'État.

**dépenses non budgétaires** (*non-budgetary expenditures*) : Recettes et décaissements nets au titre de prêts, de placements et d'avances, qui modifient la composition des actifs financiers du gouvernement du Canada.

**dépenses législatives** (*statutory expenditures*) : Dépenses approuvées par le Parlement à la suite de l'adoption d'une loi autre qu'une loi de crédits. La loi précise les fins auxquelles peuvent servir les dépenses et les conditions dans lesquelles elles peuvent être effectuées.

**dépenses prévues** (*planned spending*) : En ce qui a trait aux RPP et aux RMR, les dépenses prévues s'entendent des montants approuvés par le Conseil du Trésor au plus tard le 1er février. Elles peuvent donc comprendre des montants qui s'ajoutent aux dépenses prévues indiquées dans le budget principal des dépenses.

Un ministère est censé être au courant des autorisations qu'il a demandées et obtenues. La détermination des dépenses prévues relève du ministère, et ce dernier doit être en mesure de justifier les dépenses et les augmentations présentées dans son RPP et son RMR.

**dépenses votées** (*voted expenditures*) : Dépenses approuvées annuellement par le Parlement à la suite de l'adoption d'une loi de crédits. Le libellé du crédit régit les conditions dans lesquelles ces dépenses peuvent être effectuées.

**équivalent temps plein** (*full-time equivalent*) : Mesure utilisée pour déterminer dans quelle mesure un employé représente une année-personne complète dans le budget ministériel. L'équivalent temps plein est calculé en fonction du coefficient des heures de travail assignées et des heures normales de travail. Les heures normales de travail sont établies dans les conventions collectives.

**indicateur de rendement** (*performance indicator*) : Moyen qualitatif ou quantitatif de mesurer un extrant ou un résultat en vue de déterminer le rendement d'une organisation, d'un programme, d'une politique ou d'une initiative par rapport aux résultats attendus.

**plan** (*plan*) **:** Exposé des choix stratégiques qui montre comment une organisation entend réaliser ses priorités et obtenir les résultats connexes. De façon générale, un plan explique la logique qui sous-tend les stratégies retenues et tend à mettre l'accent sur des mesures qui se traduisent par des résultats attendus.

**priorité** (*priorities*) : Plan ou projet qu'une organisation a choisi de cibler et dont elle rendra compte au cours de la période de planification. Il s'agit de ce qui importe le plus ou qui doit être fait en premier pour appuyer la réalisation du ou des résultats stratégiques souhaités.

**production de rapports sur le rendement** (*performance reporting*) : Processus de communication d'information sur le rendement fondée sur des éléments probants. La production de rapports sur le rendement appuie la prise de décisions, la responsabilisation et la transparence.

**programme** (*program*) : Groupe d'intrants constitué de ressources et d'activités connexes qui est géré pour répondre à des besoins précis et pour obtenir les résultats visés, et qui est traité comme une unité budgétaire.

**programme temporisé** (*sunset program*) : Programme ayant une durée fixe et dont le financement et l'autorisation politique ne sont pas permanents. Ce programme est aussi appelé programme à durée temporaire ou programme à élimination graduelle. Lorsqu'un tel programme arrive à échéance, une décision doit être prise quant à son maintien. Dans le cas d'un renouvellement, la décision précise la portée, le niveau de financement et la durée.

**rapport ministériel sur le rendement** (*Departmental Performance Report*) : Rapport traitant des réalisations concrètes d'une organisation qui dépend de crédits parlementaires au regard des plans, des priorités et des résultats attendus exposés dans le rapport sur les plans et les priorités correspondant. Ce rapport est déposé au Parlement à l'automne.

**rapport sur les plans et les priorités** (*Report on Plans and Priorities*) : Rapport fournissant des renseignements au sujet des plans et du rendement prévu sur trois ans d'une organisation qui dépend de crédits parlementaires. Ces rapports sont déposés au Parlement chaque printemps.

**rendement** (*performance*) : Utilisation qu'une organisation a faite de ses ressources en vue d'obtenir ses résultats, mesure dans laquelle ces résultats ses comparent à ceux que l'organisation souhaitait obtenir, et mesure dans laquelle les leçons apprises ont été cernées.

**résultat** (*result*) : Conséquence externe attribuable en partie aux activités d'une organisation, d'une politique, d'un programme ou d'une initiative. Les résultats ne relèvent pas d'une organisation, d'une politique, d'un programme ou d'une initiative unique, mais ils s'inscrivent dans la sphère d'influence de l'organisation.

**résultat stratégique** (*Strategic Outcome*) : Avantage durable et à long terme pour les Canadiens qui est rattaché au mandat, à la vision et aux fonctions de base d'une organisation.

**résultats du gouvernement du Canada** (*Government of Canada outcomes*) : Ensemble de 16 objectifs de haut niveau établis pour l'ensemble du gouvernement et regroupés selon 4 secteurs de dépenses : affaires économiques, affaires sociales, affaires internationales et affaires gouvernementales.

**Structure de la gestion, des ressources et des résultats** (*Management, Resources and Results Structure*) **:** Cadre exhaustif comprenant l'inventaire des programmes, des ressources, des résultats, des indicateurs de rendement et de l'information de gouvernance d'une organisation. Les programmes et les résultats sont présentés d'après le lien hiérarchique qui les unit, et les résultats stratégiques auxquels ils contribuent. La Structure de la gestion, des ressources et des résultats découle de l'architecture d'alignement des programmes.

# Notes de fin de document

i *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports*, http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/C-23.4/index.html

ii Bureau de la sécurité des transports du Canada, http://www.bst-tsb.gc.ca/fra/index.asp

iii Bureau de la sécurité des transports du Canada, http://www.tsb.gc.ca/fra/publications/strat/strat-1112-1516.asp

iv Cadre pangouvernemental, http://www.tbs-sct.gc.ca/ppg-cpr/frame-cadre-fra.aspx

v. *Comptes publics du Canada*, 2015, http://www.tpsgc-pwgsc.gc.ca/recgen/cpc-pac/index-fra.html

vi. Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, http://www.tpsgc-pwgsc.gc.ca/recgen/cpc-pac/index-fra.html

vii Bureau de la sécurité des transports du Canada (publications administratives), http://www.tsb.gc.ca/fra/publications/index.asp

viii Bureau de la sécurité des transports du Canada, http://www.bst.gc.ca/fra/